

計画事業名	川崎縦貫高速鉄道線整備事業	事業担当局	交通局
事業採択年度	平成13年度	認可・承認等年度	平成13年度
経過年数	5年	該当条項	事業採択後一定期間が経過した時点で未着工
完了予定年度	-	関連事業名	-

事業の目的・概要・課題	事業目的 都市機能の向上 ・基幹的な交通体系の構築 ・他業務核都市との連携強化 ・高速交通機関へのアクセス向上 ・臨海部の再編整備に寄与 鉄道アクセスの改善 既存鉄道の混雑緩和	事業採択時の背景及び契機 平成12年1月27日、運輸政策審議会答申第18号にて、平成27年までに開業すべき路線(A1)として位置付けられ、平成13年5月11日、初期整備区間(新百合ヶ丘～元住吉)について鉄道事業許可を取得した。
	事業内容(許可取得時) 現計画(新百合ヶ丘～元住吉間) 建設延長: 15.5 km 駅(仮称): 新百合ヶ丘、長沢、医大前、蔵敷、犬蔵、宮前平、野川、久末、井田、元住吉の10駅 車両基地: 宮前区水沢地内	事業採択(着工、未着手)から基準年を経過している主な理由 平成14年1月に「効率的で採算のとれる地下鉄事業」を目指し、事業費の縮減手法の検討、需要予測及び収支計画の検証等を行うため、学識経験者及び市民代表から構成される「川崎縦貫高速鉄道線研究会」を設置し、平成14年10月・11月に両部会から提言を受けた。 この両部会からの提言を踏まえ、京急大師線に加えて小田急多摩線とも相互直通運転を行うことや、水沢の車両基地の新設に替えて小田急唐木田車庫の活用等、さまざまな事業の見直しを行い、平成15年4月に「見直し結果」として取りまとめた。 一方、市では、財政状況の悪化を背景に、平成14年9月「川崎市行財政改革プラン」を公表し、この改革プランに沿って、鉄道事業の検証を行い、検証結果をとりまとめた「検証結果」を市民に示すとともに、市民1万人アンケート調査を実施した。 調査結果にて「着工を延期すべきである。」との回答が一番多かったことや、市財政状況や地方税制度改革をめぐる動向が先行き不透明な状況にあり、こうした諸環境の変化を見極めるには一定の期間が必要なことから、平成15年6月に「5年程度着工を延期」することを公表し、本事業は工事未着工の中で事業再評価を迎えることとなった。
	事業費規模(許可取得時) 現計画(新百合ヶ丘～元住吉間) 総事業費: 522,589百万円	現状の課題 社会経済情勢の変化等 再評価では、許可取得済の現計画(元住吉接続)を基本に事業の必要性等を検討するが、JR横須賀線武蔵小杉新駅計画や小杉駅周辺地区再開発計画等による小杉地区の拠点性向上という周辺地域環境の変化を踏まえ、鉄道整備に係るあらゆる可能性について検討を要する。

再評価の視点	国の再評価要領に沿い、許可取得済の現計画(元住吉接続)を基本とした需要予測、収支試算及び費用対効果分析を実施し、事業の必要性等を検討する。なお、JR横須賀線武蔵小杉新駅計画等の周辺地域環境の変化を踏まえ、鉄道整備に係るあらゆる可能性についてあわせて検討する。 国の再評価要領による事業再評価: 現計画(元住吉接続) 事業の必要性等に関する視点 ・事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・事業の投資効果 ・事業の進捗状況 事業の進捗の見込みの視点 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・コスト縮減策や施設等の見直しによる代替案立案検討 周辺地域環境の変化を踏まえた検討の必要性による事業評価: 参考(小杉接続案) 「川崎市事業評価検討委員会設置要綱」第2条第2項の趣旨に沿い、周辺地域環境の変化を踏まえた検討の必要性から、参考として「小杉接続案」の事業評価
--------	--

対応方針案	川崎市では市域縦貫軸の交通網が課題とされ、広域的交通網としての鉄道整備の必要性はいささかも変わっていない。 現計画(元住吉接続)について再評価の視点に沿い検討した結果、収支採算面において、長期にわたり安定的な経営ができなくなる恐れがあることから、現計画を中止する。 ただし、JR横須賀線武蔵小杉新駅計画等の周辺地域環境の変化を踏まえ、参考として検討した「小杉接続案」に、より高い整備効果が認められることから、本市としては路線を一部変更した「小杉接続案」にて、継続して川崎縦貫高速鉄道線整備事業を進めていく。
-------	---